

Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: - (1983)
Heft: 699

Titelseiten

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 11.05.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

J. A. 1000 Lausanne 1

Hebdomadaire romand
N° 699 29 septembre 1983

Rédacteur responsable:
Laurent Bonnard

Le numéro: 1 franc
Abonnement
pour une année: 55 francs

Administration, rédaction:
1002 Lausanne, case 2612
1003 Lausanne, Saint-Pierre 1
Tél. 021 / 22 69 10
CCP 10-155 27

Imprimerie des Arts et Métiers SA

Ont collaboré à ce numéro:
Jean-Pierre Bossy
François Brutsch
André Gavillet
Yvette Jaggi
Pierre Lehmann
Charles-F. Pochon
Alain Rossel
Victor Ruffy

Points de vue:
Hélène Bezençon
Jeanlouis Cornuz
Géo Meylan

20 ANS

699

Le volant ou la vie

«Pluies acides»: la rançon du progrès. Les forêts sacrifiées au nom du maintien du niveau de vie, de la survie du système économique et du confort automobile. Pas possible? Pas imaginable? Si: l'histoire des civilisations regorge de précédents de ce genre. Inutile de se voiler la face.

Bien sûr, l'émotion générale aidant, d'admirables combats seront menés. Par exemple à l'échelle internationale sous le signe de la Convention sur la pollution atmosphérique transfrontière à longue distance, un texte qui date déjà de 1979, ou à l'échelle suisse, grâce à l'initiative que projettent de lancer les socialistes.

Il se pourrait même que des mesures soient prises très rapidement pour réduire la production des oxydes de soufre (SO₂) qui sont, jusqu'à plus ample informé, l'une des deux racines principales du mal. Ici, pas d'autre moyen de parvenir à des résultats palpables que de procéder, à une grande échelle (européenne), à la désulfurisation des gaz de combustion dans les grandes centrales à mazout et à charbon d'une part; et d'autre part de s'attaquer à la pollution distillée par les chauffages domestiques: promotion massive des économies de mazout, directives très strictes pour réduire encore la teneur en soufre du mazout dans les raffineries (pas facile, mais réalisable, avec à la clef une augmentation probable du prix du mazout...).

La lutte contre la pollution par les oxydes de soufre semble à notre portée, moyennant la mise à la raison des partisans du laisser-faire et du «moins d'Etat», moyennant aussi un accroc sérieux à la liberté du commerce et de l'industrie conçue comme le maintien des privilèges des pollueurs.

Totalement inconcevable en revanche, dans notre système, une réduction significative des émissions d'oxyde d'azote, deuxième source majeure de pol-

lution par les «pluies acides». Là, il faudrait s'attaquer massivement et rapidement au trafic automobile et plus précisément à l'«assainissement» des gaz d'échappement. Quelques détails. La marche à suivre et le but sont connus: abolition de la benzine au plomb (super) et installation de catalyseurs sur tous les véhicules. Si ces préalables étaient réalisés tout de suite, et à condition que le parc de voitures n'augmente plus, les émissions d'oxyde d'azote pourraient être ramenées à un volume quatre à cinq fois inférieur à celui d'aujourd'hui. Suffisant pour changer les conditions de survie des forêts? Peut-être. Mais il y a très loin de ce rêve à notre réalité: d'abord l'augmentation du trafic routier va se poursuivre (prévisions de la Conception globale des transports), ensuite il n'a pas encore été question d'introduire dans notre pays les catalyseurs comme cela se pratique aux Etats-Unis ou au Japon, et enfin toutes les prescriptions légales prévoyant une diminution de la quantité maximale d'oxydes d'azote émise ne produiront leur plein effet que lorsque le parc automobile aura été renouvelé (pas question d'imposer quoi que ce soit aux véhicules achetés et construits avant l'introduction des nouvelles normes!). Bref, pas d'amélioration sensible de la situation en vue avant une douzaine d'années... Pas de faux-fuyant donc: eu égard au rythme du dépérissement des forêts constaté en Forêt-Noire par exemple, la seule riposte concevable est une réduction immédiate et massive du trafic automobile.

Même en admettant que les experts forestiers parviennent à mettre tout à fait nettement en évidence les rapports de cause à effet entre la mort des arbres et l'accroissement de la pollution par les gaz d'échappement (jusqu'ici, tous les indices concordent, mais le mécanisme lui-même n'a pas été démonté), même si ce marché-là était clairement posé, plus de forêt contre moins de bagnole, il n'y a aucune chance pour que le choix de la majorité se porte sur la forêt.

L. B.